

中欧班列赋能外贸作用愈发凸显

■本报记者 肖伟

6月3日,合肥国际陆港发布统计数据,今年前5个月,中欧班列(合肥)发运485列,同比增长24.04%,在此基础上,中欧班列(合肥)已新增25个国际站点。同日,南京交通集团发布统计数据,5月份中欧班列(南京)单月开行64列,创单月开行量历史新高,前5个月累计开行193列,完成全年开行任务(320列)的60.31%,同比增长14.5%。此外,江苏无锡、广东深圳、上海、山东威海等地均报告,今年前5个月,由上述各地始发的中欧班列在发运量及发运趟数上却较去年同期明显增长。

值得一提的是,中欧班列如今已不仅是我国中部、西部地区出口

的“主动脉”,也逐步获得东部沿海产业及相关上市公司的青睐,凭借大幅缩短运输时间等优势,一些东部沿海企业甚至将中欧班列视为对欧出口的首选。

东部沿海城市本有向东出海的港口和海路便利,为何纷纷加入向西出发的中欧班列?地处青岛的轮胎生产企业森麒麟工作人员向《证券日报》记者介绍,“公司产品出口目的地之一是西班牙马德里。西班牙作为欧盟地区轮胎产业重要产区,拥有相对成熟的轮胎上下游产业集群,也是中国轮胎出口企业在欧洲市场的必争之地。而欧洲客商非常重视中国企业的交货及时性。”

他给记者算了一笔账,“如果通过海上运输,我们的产品到达马德

里需在海上航行约40天,而如果通过中欧班列,则可缩短至10多天。这得益于我国与西班牙之间的中欧班列开通时间早、运行时间长、双边互动积极、经营模式成熟。此外,自国内发车前往西班牙的中欧班列途经中亚多国,亦可为我们开辟沿途市场创造条件。而西班牙与美国有大西洋直连航线,双边有46个港口

后,还能以西班牙为中转中心,进一步快速抵达美洲市场。”

近期拟IPO的飞沃科技从事风电用螺栓紧固件业务,对产品运输服务质量有较高要求。该公司工作人员向《证券日报》记者表示:“风电用紧固件的运输过程比较讲究,若发生强烈碰撞、高位无防护跌落,可能发

生变形损坏。而近期我国进入夏季,受夏季风影响,沿海多台风天气,这对我们的产品装船运输颇为不利。为确保运输安全同时及时交付,我们也倾向于选择中欧班列。”

记者了解到,在综合考虑货运时间、货物完好性、运费稳定性等因素之后,不少东部沿海企业纷纷将中欧班列作为运输解决方案之一。今年以来,受口岸拥堵等因素影响,已有南京LG、创维电器、华为技术、三一重工等企业在当地政府的协调下,将以往的海路运输调整为中欧班列运输。

湖南大学经济与贸易学院副院长、教授曹二保就上述情况分析:“中欧班列从最初帮助中部、西部地区企业出口创汇,逐步延伸至东部

沿海地区,成为海运、空运之外的一大重要物流解决方案,展现出强大的活力和良好的适应性。就我们观察到的情况来看,除了沿海机械制造外,东部沿海的种养殖业、日化产业也能够受益于中欧班列。”

“例如,由于空运费昂贵,以往热带地区水果很难触达欧洲高纬度地区。现在中欧班列开通了冷链运输模式,不仅惠及岭南荔枝、龙眼、香蕉、火龙果等经济作物,广东面膜、上海唇膏等均可搭乘中欧班列的冷链车厢,迅速前往欧洲。与中欧班列在成都交汇的中老班列亦带来同样的网络效应,东南亚水果途径中老铁路输入我国,又经中欧班列前往欧洲,共同营造了欧亚大陆互通互有的良好格局。”曹二保表示。

新能源汽车下乡再迎政策“橄榄枝” 业界呼吁关键是要改善消费环境

(上接A1版)

“今年年初新能源汽车补贴退出之后,一季度销量未达到预期,此外,乡村市场本身也是非常大的一个市场,现在很多老百姓也逐渐接受了新能源汽车,此时开展下乡活动将有助于促进新能源汽车消费。”中国汽车工业协会充换电分会、中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长全宗旗表示。

另一方面,我国农村普遍存在着多种机动交通工具并行的状况。包括所谓农用汽车、低速电动车、柴油车、汽油车和大量排放量严重超标的“二手车”。此次继续推进新能源汽车下乡,加速农村交通领域的排放治理,对如期实现“双碳”目标也具有重要意义。

中汽协副总工程师许海东建议,农村市场是我国汽车市场未来发展的增量所在,汽车企业需要去根据农村消费者的使用需求研发适应的车型。

“农村居民买车更加重视性价比,价格高于同级燃油车的车型很难有市场;另外,农民更关注一车多用,如兼顾代步和农用、拉货等特殊需求,要求新能源汽车不仅具有出行功能,更要有生产功能。”张月友也表示,下乡的新能源汽车,需要有相当数量的偏向生产的微面、皮卡、微卡、轻卡等产品。

破解充电基础设施建设难点 业界呼吁出台财政补贴细则

事实上,在农村地区推广新能源汽车,目前阶段还存在着一些难题。比如广大农村地区存在公共充电基础设施建设不足、居住社区充电设施安装共享难、时段性供需矛盾突出等问题,制约了农村地区新能源汽车消费潜力的释放。

“选择新能源汽车,是因为一年下来能在油耗上省下不少钱。不过我家住在农村,没有充电桩等基础设施,好不容易跑到市区找到充电站,有时位置已经满了,且充电需要一定时长。”河南周口的张女士告诉记者,当下使用新能源汽车最头疼的事,莫过于兜兜转转地寻找充电桩。

除充电基础设施建设分布不均衡之外,续航里程长短、安全与否、建桩费用等问题成为农村消费者在选择新能源汽车时考虑最多的问题。此外,如何保障新能源汽车在农村市场的售后服务和配套服务流程通畅,也是农村消费者关注的话题之一。

对此,张月友坦言,当前农村地区充电基础设施建设不足主要有两方面原因:一是市场失效。乡村地区新能源汽车保有量少,充电设施运维成本高,投资回报差,充电运营商投资意愿不足。二是政府难为。农村充电基础设施建设的深层次问题在于场站用地、电网扩容等困难。

“用地方面,建设公共充电桩和场站需要办理土地相应手续,而农村土地多为集体土地,征用为充电桩建设用地,既需要政策支持,还需要农民集体同意;电网方面,乡村建设充电桩,特别是大功率快充桩需要一定的电力容量支持,乡镇的公共变压器往往无法满足需求,需要大批量更换,甚至要升级扩容改造农村电网,不仅牵涉面广,而且耗资庞大。”张月友如是表示。

基于此,此次《意见》结合目前最突出的基础设施配套问题,以及以往的下乡推广经验,将“充电桩先行”列为重要指引,从充电桩的建设、运营、维护三大方面进行了顶层设计,针对建设、运营、维护制定了五条细则,旨在加快新能源汽车在农村地区的方便使用和普及进程。

对于如何支持地方政府与企业联手推动工作落地,《意见》提出要在财、地、电三个方面予以推动。在财政支持方面,政策提出要利用地方政府专项债券等工具,支持符合条件的高速公路及普通国省干线公路服务区(站)、公共汽车场站和汽车客运站等充换电基础设施建设。在用地与电力方面,加大用地保障等支持力度,开展配套电网建设改造,增强农村电网的支撑保障能力。

《意见》要求地方政府出台支持乡村充电基础设施建设的专项政策,但并未给出具体的补贴标准指引。对此,有不少从事充电基础设施建设的企业反映,在具体落地执行层面,期待能够尽快出台针对充电基础设施建设的财政补贴细则。

“推动新能源汽车下乡,不能简单靠资金补贴,必须配套相应的门槛性、环境性政策,调动整车厂、后市场服务商、充电基础设施运营商等多方力量共同推进。”张月友建议,在充电等基础设施建设方面,要盘活现有空间,包括通过加宽道路、沿路增设停车位、铺装空地、开放公共停车场等形式,建设更多新能源汽车停车位。

在售后服务方面,张月友表示,一方面,围绕消费者关注的保修年限不够长和电动车残值低等问题,针对农村使用场景,推动延长保修期限,放宽电池质保条件;另一方面,政府要推动新能源汽车二手车市场良性发展,完善回收再利用体系,提升电动车残值回归市场合理区间。

过去十多年间,对于新能源汽车整车的示范推广,充电桩企业一直在摸着石头过河——商业模式未闭环,业务盈利难,始终是一个盘桓在充电桩企业头顶的难题。对此,全宗旗建议,地方政府基于自身财政情况出台更多的政策,扶持乡村充电基础设施建设,如提供建设补贴和运营补贴等。

虽然新能源汽车下乡还有很多课题亟待解决,但是正如中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖所言,汽车下乡政策在我国是被证明了的对汽车产业和汽车市场形成整体带动作用的宝贵经验,未来成效值得期待和关注。

产能“狂飙”产品价格持续下跌 技术迭代加速光伏行业大洗牌?

■本报记者 殷高峰

6月1日TCL中环又宣布下调硅片价格,这已经是该公司在不到一个月的时间第三次下调硅片价格。此前的5月29日,另一硅片龙头隆基绿能已宣布下调硅片价格。“硅料价格也已经连续超过10周呈下跌走势。今年以来,从光伏产业链上游的硅料到下游的组件,均出现不同程度的下跌,其中一个重要因素就是光伏行业的产能出现了阶段性过剩。”万联证券投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示,在产能过剩、电池技术迭代等多重因素的驱动下,光伏行业或迎来内部调整变革。

一半企业或被淘汰?

硅料硅片价格不断下跌背后,是行业对于产能过剩的担忧。

在彭博新能源财经6月1日举办的《2023年新能源市场长期展望报告中国篇》媒体发布会上,彭博新能源财经中国能源转型分析师赵天依表示,今年开始光伏的产能过剩问题逐渐显现,彭博新能源财经曾在年初预测,今年至少有三家中型的制造商可能走向破产。

而在5月下旬的SNEC光伏展会上,隆基绿能创始人、总裁李振国表示,今后两三年会有超过一半的企业被淘汰出局。

李振国认为,能源转型共识已经形成,行业规模还会增长,但阶段性过剩的局面,随时都可能会发生。最先受到伤害的是整体没有做好准备的企业,如财务脆弱、技术不够领先、早期品牌通道不够完善的企业。

“近年来,光伏行业的发展速度不断加快,在‘十四五’规划的装机容量目标背景下,光伏行业持续保持高气度,大量资本尤其是外报玩家纷纷入局。”西安工程大学产业发展和投资研究中心主任王

铁山在接受《证券日报》记者采访时表示,光伏行业产能这几年的投建速度可以用“狂飙”来形容。

InfoLink有一项统计数据,仅2022年,跨界光伏的企业数量就达到75家。“大量玩家的进入,必然带来产能规模的‘狂飙’。”以硅料为例,屈放预计2023年硅料全年产能将达到210万吨,“而实际硅料需求仅为110万吨,虽然从目前市场价格来看生产企业仍有一定的利润空间,但因为供需关系的不平衡,预计硅料价格仍有进一步下降空间,甚至未来会出现接近或低于成本价的现象。”

李振国表示,今年年底全行业将形成超过700GW的产能且仍有产能规划,若不停止,明年年底行业产能规模将达1000GW。

而行业内部人士和一些机构预计2023年全球光伏新增装机在350GW左右。InfoLink的分析报告称,一季度欧洲与巴西等海外市场大量拉货、美国需求逐渐复苏、中东市场崛起,加上中国装机数据超预期,各地区市场都出现明显增长的讯号,使得光伏组件厂在今年以来持续上调出货预期,SNEC光伏展会期间部分厂家乐观预期今年全球新增装机或达到470GW至500GW,相比此前预期增长70%以上。

“从行业的需求来看,未来几年仍然处于景气期,从一些企业公布出来的订单情况来看,需求依旧比较旺盛,仍处于高产能利用的状态,行业仍在大规模的扩产,但这种情况持续的越久,阶段性产能过剩程度就越严重,之后的洗牌就越残酷。”王铁山表示,尤其是现在正处在技术迭代期,一些产能可能很快就会成为落后的产能。

技术迭代推动行业变革

在屈放看来,光伏行业的主旋律是降本增效,在这一原则下,技术的革新是推动行业发展的重要因素。而一些落后的技术、产能仍



魏健琪/制图

必要被淘汰。

“总体上来讲,光伏产品的技术进步还在进行中,但相比过去的十年,幅度没有那么大了。”李振国表示,从光伏的产业链条看,电池片环节还有比较大的技术迭代空间。

当前,以电池片为核心,光伏行业的技术路线正在由P型向N型转型。而这也是当前光伏行业技术迭代的主流。

在产能过剩行业洗牌前,是否有企业通过技术突破取得快速发展,就像当年的隆基绿能一样?

“当前的情况已经和十年前的市场情况不同了。”在屈放看来,根据当前的情况来看,可能性微乎其微。当时光伏行业整体的规模也小,进入的企业也少,隆基绿能坚决选择在单晶硅方面的技术突破给整个行业带来变革,并很快成为行业的引领者。但目前出现这种情况的概率很低。“现在的每条技术路径,无论是N型的

TOPCon、HJT,还是钙钛矿,头部企业均有布局。”

上海交通大学太阳能研究所所长沈文忠在接受《证券日报》记者采访时表示,从目前情况看,未来三到五年时间,TOPCon有可能取代PERC电池技术的主流地位。隆基绿能的HPBC电池是差异化定位产品,主要针对分布式市场,随着未来技术方面进一步成熟,良率提升和成本下降,有望实现成本比PERC以及TOPCon更低。

目前晶硅光伏电池最高的转换效率纪录是隆基绿能HJT电池技术创造的26.81%,打破了日本企业保持了5年的世界纪录。

不久前,隆基绿能对外宣布了在商业级绒面CZ硅片上实现了晶硅——钙钛矿叠层电池31.8%的转换效率,该效率创造了世界前三、中国第一的纪录。

沈文忠表示,技术路线的选择要根据每个公司自身的定位。目前TOPCon技术相对成熟,但三年

无人直升机产业发展提速 产业人才需求旺盛

■本报记者 王丽新
见习记者 陈潇

6月2日至6月4日,2023年第七届世界无人机大会暨第八届深圳国际无人机展览会上,国内外逾400家无人机企业携3000多款无人机及无人化装备参展,共同展示行业最新技术成果。

多位无人机企业负责人向《证券日报》记者表示,国内无人机技术以及应用相对成熟,稳定性较好,海外市场对于国内无人机的需求在持续升温,公司海外销售比例已经超过国内市场。

无人直升机产业联盟成立

据了解,中国无人直升机产业当下已经能够实现全产业链自主设计和国产化制造,为打通产业链上

下游环节、消除行业壁垒,本届无人大会上,联合飞机集团携手多家无人机配套领军企业成立无人直升机产业联盟,成员企业覆盖了从无人直升机整机到核心部件、关键载荷等领域的行业领先企业。

联合飞机集团高级副总裁赵巍在会上表示:“我们衷心期望,无人直升机产业联盟的成立能够构建起‘链式驱动、赋能产业、共赢发展’的崭新格局,搭建资源共享、互惠互利的产业生态圈;促进行业健康发展,助推中国无人系统产业发展成为全球有影响力的产业高地。”

据介绍,无人直升机产业联盟成立后,将发挥产业联盟的主体支撑作用和融通带动作用,各环节企业从“单打独斗”转为“联合作战”,资源整合,优势互补,让所有企业在产业的快速发展中持续受益。

值得一提的是,除了行业深化

合作外,无人机产品的应用场景和性能也在不断拓宽。联合飞机集团相关负责人向《证券日报》记者表示,“公司全新四旋翼无人机TA-Q20在这次世界无人机大会上首次亮相,它最大的特点是在同轴同种类的飞机里,续航时间和载重能力是最强的,同时可以六向避障,能够在黑暗的环境和狭小的空间进行自由飞行。在所有通讯链路都断的情况下,还可以通过北斗通信进行指挥和控制。”

“目前这款飞机在公安、消防、应急、电力的巡检和光伏巡检领域都有应用,下游客户对这款飞机的需求非常迫切。”上述负责人如是说。

人才缺口亟需解决

在行业技术蓬勃发展的背景

下,无人直升机驾驶员人才缺口亟需解决。在展会现场,不少公司打出海报招聘具备专业资质的无人机驾驶员。

中国AOPA(中国航空器拥有者及驾驶员协会)秘书长陈国华在大会上表示,“无人直升机驾驶员稀缺、专业培训机构少,尤其是XI、XII类无人机驾驶员资质情况更为明显。”此外,有企业负责人向《证券日报》记者表示,目前操作无人机进行商业活动需要相关的资质,包括植保、电力巡查、航空测绘等多个应用场景下待遇有所不同,富有经验的驾驶员待遇往往较高。

在此背景下,6月2日,中国AOPA(中国航空器拥有者及驾驶员协会)与联合飞机集团共同举办了首届中国首家“无人直升机国际培训与试飞基地”战略合作签约仪式和启动仪式。